SINDICATO ÚNICO NACIONAL DE TRABAJADORES DEL MAR Y AFINES (SUNTMA)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 14 de septiembre de 2005

(Sin corregir)

PRESIDE: Señora Representante Silvana Charlone.

MIEMBROS: Señores Representantes Washington Abdala, Rubén Martínez Huelmo, Enrique Pintado y Jaime Mario Trobo.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Carlos Enciso Christiansen y Liliám Kechichián.

INVITADOS: Por el Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines, señores Osmar Viera Pedrozo y Juan Carlos Leiva Fleitas.

SEÑORA PRESIDENTA (Charlone).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida a la delegación del SUNTMA, integrada por los señores Juan Carlos Leiva Fleitas y Omar Viera Pedrozo. Les pedimos disculpas porque debido a nuestra agenda compleja recién podemos recibirlos hoy.

SEÑOR VIERA PEDROZO.- Hace mucho tiempo que solicitamos esta entrevista, precisamente cuando los trabajadores extranjeros del buque pesquero uruguayo Sigma iniciaron una huelga de hambre. Estos trabajadores fueron traídos de Rusia para trabajar en un barco de capital de inversión extranjera -ruso en este caso- que tiene permiso de pesca y de bandera en nuestro país.

La Ley Nº 13.833 -conocida como ley de pesca- estipula que podrán embarcarse ciudadanos uruguayos nacionales y legales hasta un 50% como mínimo. La empresa usó un 50% de tripulación extranjera habiendo cometido evasión y pagado en negro a esos trabajadores. Esta es una situación que desde hace muchos años nuestro sindicato viene denunciando a todas las autoridades del país. Como ya dije esos trabajadores del mar fueron traídos de Rusia por la empresa y ya hacía diecinueve meses que solicitaban que se les pagara. Vamos a entregar a la Comisión algunos documentos que muestran los roles volantes de esa empresa. Cuando terminaron el contrato solicitaron una entrevista en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social -a través de nuestro sindicato- para pedir que se les pagaran los nueve meses de trabajo impagos. Nunca obtuvieron una

respuesta y en junio de este año comenzaron la huelga de hambre que duró más de un mes. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social realizó una inspección y en un documento que traemos consta la necesidad de que haya una protección por parte del Gobierno hacia esos trabajadores. También solicitaron apoyo al Embajador de Rusia, quien manifestó no poder ayudarlos cuando fue una empresa uruguaya la que los fue a buscar para contratarlos. Ante este rechazo, nosotros como sindicato teníamos que dar una solución, y por eso hicimos la denuncia en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Como consecuencia de ello hubo una inspección que constató la situación. Además, había control médico a bordo. Luego de unos días la patronal dio algún dinero; nadie sabe cuánto fue, no se hizo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, se levantó el embargo del barco y mandaron a esa gente a su país. Esto ocurrió en el mes de mayo. Entendemos que no hubo aporte de esos trabajadores.

Durante el año 2004 los buques pesqueros Maya V y Viarza I vivieron una situación irregular. El Viarza I fue perseguido durante veintidós días en los hielos del Ártico; fue detenido y llevado a Australia. Esta es una modalidad aplicada por Australia que ha violado varias disposiciones internacionales. Cuando fueron detenidos estos buques estaban en aguas internacionales y no correspondía a Australia la detención. Los prisioneros estuvieron detenidos y pasó mucho tiempo antes de que pudieran regresar a nuestro país. A bordo de estos buques va un observador de la DINARA y en el caso del Maya V viajó el señor Mario Andrés Morales, que declaró junto con la Cónsul uruguaya en Australia, señora Victoria Francolino, que estaban en aguas australianas desde el 25 de diciembre de 2003. La tripulación quedó detenida y el señor Morales llegó al país el 13 de febrero.

Hicimos varias denuncias en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para defender a los trabajadores. Se trata de un barco factoría donde se trabajan muchas horas diarias y no se sabe en que lugar del planeta se encuentra. Solo se sabe que está en el mar. Cuando esos tripulantes llegaron a la ciudad de Perth, en Australia, fueron llevados a prisión y los sometieron a juicios.

Entre los documentos que vamos a dejar a la Comisión está la declaración oficial que hizo el Gobierno uruguayo. También tenemos la declaración del barco que detuvo al Maya V, donde se informa la posición del barco, la hora y su ubicación a setenta y cuatro millas y medio náuticas dentro de la zona de pesca australiana. Esto no es así porque hay más de una información internacional que señala que no hay una demarcación que dé la soberanía a Australia de esa isla. Hemos traído un mapa de navegación que permite ver que esa latitud y longitud no se encuadra dentro de los parámetros que ellos denuncian como propiedad. Esa es la primera violación que se genera contra el Maya V de bandera nacional. Se dio un enfrentamiento con cuatro Ministerios. Denunciamos que el Ministerio de Relaciones Exteriores no estaba llevando adelante la defensa que correspondía a nuestra soberanía ya que se permitió que Australia hiciera lo que quisiera, inclusive hasta quedarse con el barco. Como ustedes sabrán se habló de la piratería de la merluza negra, y esas empresas no han aportado un peso a nuestro país. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social es el responsable directo del control de los aportes al Banco de Previsión Social, de la planilla de trabajo y del pago de los seguros a los trabajadores según la Ley Nº 16.074, que regula en caso de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Sin embargo la situación de esta empresa estaba en negro, lo que pudimos verificar en una denuncia que podemos dejar a la Comisión.

El día de la denuncia, el 13 de febrero, la empresa pagó los aportes correspondientes al mes de enero, o sea que no pagó las obligaciones anteriores ni las futuras. Esto hizo que los trabajadores y sus familias se sintieran prisioneros sin percibir sus salarios. Se verificó en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que en la planilla de trabajo solo figuran tres personas en el año 2000, cuando en realidad tiene varios barcos y este con cuarenta y un tripulantes a bordo. También se le paga en negro al observador de la DINARA que percibe US$ 180 diarios. Esto es algo respecto a lo que siempre hemos discrepado con la DINARA, pues si bien es necesario que estos barcos lleven a esos observadores como representantes de nuestro país para la conservación de los recursos, entendemos que deben ser pagados por el Estado y no por las empresas privadas, porque con esos salarios puede darse el caso -como ha sucedido- de que defiendan a las empresas y no a los trabajadores y, posteriormente, generarse este tipo de situaciones.

En segundo término, Australia ha violado el artículo 73 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece: "(...)Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía.- Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán

incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal. (...)".

Estos ciudadanos uruguayos han pasado por lo más denigrante que puede pasar un ser humano, pues fueron enviados a una prisión de máxima seguridad y fueron revisados exhaustivamente. Estos trabajadores, que se embarcaron dejando a su familia en el país para poder enviarle algo de dinero, se encontraron con esta situación.

Actualmente se está procesando una denuncia contra la empresa, que deberá asumir responsabilidades. No olvidemos que esta empresa dejó de pagar sus haberes en marzo de 2004 y que los últimos tres prisioneros, que se declararon inocentes, llegaron a nuestro país el 18 de diciembre. El 19 de diciembre nos presentamos ante el Banco de Previsión Social para solicitar la garantía del seguro de paro, pero eso no funcionó porque la empresa no pagó. Tampoco olvidemos que la ley especifica que los trabajadores tienen treinta días de plazo para acogerse a ese derecho.

Entre otros documentos, tenemos algunos sobre la prisión en la que estaban estos trabajadores; entre otras cosas, los días lunes y viernes tenían que concurrir a la estación de policía a prestar declaración y no podían estar a menos de 100 metros de un puerto o un aeropuerto de la ciudad de Perth.

Cuando estos trabajadores llegaron a nuestro país se encontraron con esta situación, y todavía continuamos con irregularidades de este tipo a pesar de que estamos tratando este tema a nivel del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social -el asunto ya pasó al Poder Judicial- y del Banco de Previsión Social para tratar de restituir algo a estas personas, pues no olvidemos que quedaron totalmente en la calle, sin que se les reconozca ningún tipo de derechos.

Una vez más solicitamos a la Comisión que realice los trámites necesarios para esclarecer esta situación.

Nosotros hemos denunciado las dos violaciones cometidas por Australia. Una de ellas es el reclamo de una isla que no le pertenece: se trata de simples peñascos que la naturaleza ha hecho surgir en el mar. Además, la ONU no reconoce las 200 millas que reclama Australia porque en ese lugar no puede haber vida humana ni manutención propia. Ese país solo puede reclamar 10 millas.

En esto también está la complicidad del observador de la DINARA, señor Mario Andrés Morales, quien declaró que se encontraban en aguas internacionales. Esto fue suficiente para que el gobierno australiano intentara recuperar ese territorio que, reitero, no le pertenece.

Después se generó una guerra por los intereses económicos de la merluza negra, pez muy rico en proteínas y muy caro en el mercado; se trataba de una carga de US$ 4:500.000 que fue requisada por el gobierno de Australia y, por si fuera poco, el MAYA V fue transformado en un "fishing patrol" para controlar la zona de pesca.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión evaluará cuál es el camino a seguir para tramitar las demandas que los visitantes han planteado.

A su vez, quisiera saber cuál fue la asistencia que hubo -si es que existió- de parte de nuestra Embajada o Consulado en Australia para atender la situación de estos trabajadores.

SEÑOR VIERA PEDROZO.- Lo primero que tenemos que decir es que cuando el buque llegó a puerto, en el muelle ya se encontraba la Cónsul uruguaya, señora Francolino, quien recibió a la tripulación y se ofreció, como representante nacional, para solucionar todo lo que fuera necesario.

Con ella nos comunicábamos periódicamente y era quien nos informaba de la situación; creo que gracias a su gestión nos pudimos comunicar con nuestros compañeros en la cárcel.

También participó el señor Embajador Pedro Mo, quien transmitió la situación de nuestros compatriotas a la Cancillería.

Entre otros documentos hemos traído una nota en la que solicitábamos -tomando como base algunos artículos de la Constitución de la República- apoyo diplomático para nuestros compañeros. El Ministerio de Relaciones Exteriores contrató a un grupo de abogados para informar sobre la situación en que se encontraban nuestros compatriotas. Recuerdo que mantuvimos conversaciones con el Canciller de la época, doctor Didier Opertti, a quien solicitamos que intercediera en el asunto; él nos respondió que había mandado una carta muy dura al gobierno australiano y que respondieron que nada podían hacer porque eso ya estaba en manos de la Justicia que, al igual que acá, es independiente del Poder Ejecutivo.

De todas formas, el artículo 4.2 del Tratado Antártico establece: "(...) ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en la región.- No se harán nuevas reclamaciones de soberanía territorial en la Antártida, ni se ampliarán las reclamaciones anteriormente hechas valer, mientras el presente Tratado se halla en vigencia. (...)".

Este Tratado está en plena vigencia y no entendemos por qué Australia pretende adueñarse de ese territorio. Además, al igual que Uruguay y otros veintinueve países -en total son treinta y uno-, es integrante de la Comisión de Conservación de Recursos Vivos Antárticos. Esta circunstancia deja muy mal parados a nuestros compatriotas porque Australia puede pasar un informe con los antecedentes de estos trabajadores a sus países amigos -en especial estos treinta y un integrantes de la CCRVMA-, y si ellos salen en un barco que si por alguna razón debe recalar, por ejemplo, en un puerto de Las Malvinas para conseguir hielo, gasoil o bajar a un enfermo, serán tomados prisioneros porque cada uno de ellos tiene una deuda personal de US$ 6.776: US$ 3.776 por gastos de prisión -las prisiones son privadas- y US$ 3.000 que pagó el gobierno para obtener los pasajes de avión.

Sabemos que esta responsabilidad, pura y exclusivamente, corresponde al armador, que no la ha asumido. En su momento nosotros solicitamos al Gobierno que exigiera las responsabilidades correspondientes, porque ahora todos se lavan las manos y nadie tiene la culpa. ¿Por qué? Porque el Ministerio de Relaciones Exteriores dice que es un problema laboral y que debe intervenir el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; además, cuando se menciona el permiso de la bandera se nos dice que debe intervenir el Ministerio de Defensa Nacional.

En definitiva, están todos involucrados y nadie asume lo que establece el artículo 32 de la Ley Nº 13.833, "Riquezas del Mar": "Todos los órganos dependientes del Poder Ejecutivo deberán coadyuvar en las tareas de vigilancia y fiscalización del cumplimiento de esta ley (...)". En ningún momento esto se ha cumplido, y para nosotros es algo aberrante porque acarrea todas estas situaciones incómodas para los trabajadores.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia de los señores Juan Carlos Leiva y Omar Viera.

(Se retira de Sala la delegación del Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)